II. – L'article 1er de l'annexe à l'arrêté est remplacé par un article 1er ainsi rédigé :

« *Art. 1er*. – Contenu de l'épreuve.

« L'épreuve théorique est écrite. Elle se présente sous la forme d'un questionnaire à choix multiple comprenant au moins 200 questions. Elle porte sur les matières suivantes :

« 020 Connaissance générale des aéronefs (hélicoptère) : 2 h 30 ;

« 030 Performance et préparation du vol : 3 h 30 ;

« 070 Procédures opérationnelles : 1 heure ;

« 080 Mécanique du vol : 1 heure ;

« 010 Droit aérien et procédures du contrôle de la circulation aérienne : 1 heure ;

« 040 La performance humaine et ses limites : 0 h 30 ;

« 050 Météorologie : 1 h 30 ;

« 060 Navigation : 1 h 30 ;

« 090 Communications : 0 h 30.

« Chaque matière est notée selon un système de points. Un point est attribué pour chaque bonne réponse à une question. Aucun point n'est attribué pour une réponse fausse, pour une absence de réponse ou dans le cas de plusieurs réponses à une même question.

« Pour être déclaré reçu à une matière, il est exigé au moins 70 % du nombre maximum de points du questionnaire de cette matière. »

Art. 2. – L'arrêté du 12 septembre 1997 susvisé est modifié comme suit :

I. – L'article 3 est remplacé par un article 3 ainsi rédigé :

« *Art. 3.* – L'épreuve théorique comprend sept matières. Elle est subie avant l'épreuve pratique.

« Un certificat d'aptitude à l'épreuve théorique est délivré, sur leur demande, par le jury de l'examen, aux candidats ayant réussi toutes les matières en moins de douze mois.

« Le certificat d'aptitude à l'épreuve théorique permet aux candidats de se présenter aux épreuves pratiques en vol pendant sa période de validité.

« Le programme des connaissances exigées est le programme s'appliquant à la qualification de vol aux instruments avion (IR/A), figurant en annexe de l'arrêté du 26 juillet 1999 fixant le programme des examens théoriques pour la délivrance de la licence de pilote professionnel avion (CPL/A), de la qualification de vol aux instruments avion (IR/A) et de la licence de pilote de ligne avion (ATPL/A). »

II. – Au 1 (Composition de l'examen) de l'annexe à l'arrêté, les mots : « Première partie » et « Deuxième partie » sont supprimés.

III. – Au 2 (Dispenses) de l'annexe à l'arrêté, les dispositions suivantes sont ajoutées, après le premier alinéa :

« Les candidats titulaires du certificat d'aptitude aux épreuves théoriques pour l'obtention du brevet de pilote de ligne hélicoptère sont dispensés de l'épreuve théorique pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments hélicoptère. »

IV. – Le 3 (Consistance de l'épreuve théorique) de l'annexe à l'arrêté est remplacé par les dispositions suivantes :

« 3. Consistance de l'épreuve théorique.

L'épreuve théorique est écrite. Elle se présente sous la forme d'un questionnaire à choix multiple comprenant au moins 140 questions.

« Chaque matière est notée suivant un système de points. Un point est attribué pour chaque bonne réponse à une question. Aucun point n'est attribué pour une réponse fausse, pour une absence de réponse ou dans le cas de plusieurs réponses à une même question.

« Pour être déclaré reçu à une matière, il est exigé au moins 70 % du nombre maximum de points du questionnaire de cette matière. »

Art. 3. – Le présent arrêté est applicable à compter du 24 juin 2003.

Art. 4. – Le chef du service de la formation aéronautique et du contrôle technique est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 2 avril 2003.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'aviation civile,
M. WACHENHEIM

Arrêté du 4 avril 2003 fixant la liste des incidents d'aviation civile devant être portés à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile

NOR : *EQUN0300556A*

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu la directive 94/56/ du CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment les articles L. 711-1 et R. 722-2 ;

Sur la proposition du directeur du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile,

Arrête :

Art. 1er. – Les incidents d'aviation civile, qui doivent être portés à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile conformément à l'article R. 722-2 du code de l'aviation civile, sont mentionnés dans l'annexe 1 au présent arrêté lorsqu'ils concernent un aéronef équipé d'un ou de plusieurs turbomoteurs ou un aéronef inscrit sur la liste de flotte d'un exploitant titulaire d'un certificat de transporteur aérien.

Art. 2. – Les incidents d'aviation civile concernant les aéronefs autres que ceux visés à l'article 1er ci-dessus, qui doivent être portés à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile conformément à l'article R. 722-2 du code de l'aviation civile, sont mentionnés dans l'annexe 2 au présent arrêté.

Art. 3. – Sans préjudice des dispositions des articles 1er et 2 ci-dessus, les personnes mentionnées aux articles R. 722-3, R. 722-4 et R. 722-5 du code de l'aviation civile peuvent porter à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile tout autre événement si elles le jugent utile pour l'amélioration de la sécurité.

Art. 4. – Le présent arrêté et ses annexes seront publiés au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 avril 2003.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile,
P.-L. ARSLANIAN

ANNEXE 1

INCIDENTS D'AVIATION CIVILE CONCERNANT UN AÉRONEF À TURBOMOTEUR OU UN AÉRONEF INSCRIT SUR LA LISTE DE FLOTTE D'UN EXPLOITANT TITULAIRE D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

A. – *Opérations en vol*

1. Exploitation de l'aéronef :

a) Collisions, risques de collision :

- collision non classée comme un accident ou quasi-collision de l'aéronef avec un autre aéronef, le sol, un véhicule ou tout autre obstacle fixe ou mobile ;
- manœuvre d'évitement urgente nécessaire pour éviter une telle collision ;

b) Incidents au décollage ou à l'atterrissage, notamment :

- atterrissage forcé ou de précaution ;
- prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste ;
- sur une piste fermée, occupée, inadaptée ou sur une aire autre qu'une aire de décollage/atterrissage : décollage ou décollage interrompu, atterrissage ou tentative d'atterrissage ;
- incursion sur piste ;

c) Impossibilité d'atteindre les performances prévues lors du décollage, de la remise des gaz ou de la montée initiale ;

d) Incapacité à transférer du carburant ou à utiliser la quantité totale de carburant dit utilisable ;

e) Perte de contrôle, quelle qu'en soit la cause ;

f) Ecart important et non intentionnel par rapport à la vitesse, la trajectoire ou l'altitude prévue quelle qu'en soit la cause ;

g) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié à la manœuvre de l'aéronef, par exemple alerte de configuration, avertisseur de décrochage (vibrations du manche) ou alerte de survitesse, sauf lorsque ce dispositif a été actionné à des fins de formation ou d'essai ou lorsque l'équipage de conduite a établi avec certitude que l'indication était fausse et que celle-ci n'a pas entraîné de difficulté ou de risque ;

h) Mauvaise interprétation ou incompréhension durables de la configuration, des performances ou de l'état des automatismes de l'aéronef par l'équipage de conduite.

2. Situations d'urgence :

Situation conduisant à l'utilisation de tout équipement d'urgence ou à l'application des procédures prescrites en cas de situation d'urgence, par exemple quantité de carburant dangereusement faible. Déclaration d'une situation d'urgence (« Mayday » ou « Panne »).

3. Turbulence de sillage ou phénomène météorologique, par exemple foudroiement, cisaillement de vent ou givre, ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou ayant rendu difficile le contrôle de celui-ci.

B. – *Eléments techniques de l'aéronef*

1. Perte en vol d'un élément de structure ou d'un élément du système de propulsion de l'aéronef.

2. Anomalie de commandes de vol dégradant de façon importante les qualités de vol de l'aéronef, par exemple asymétrie de volets, de becs, etc.

C. – *Entretien et réparations de l'aéronef*

Dommages ou détérioration (par exemple : rupture, corrosion, etc.), quelle qu'en soit la cause, constatés au cours d'une opération d'entretien et occasionnés à :

– la structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel de réparation des constructeurs), lorsque ces dommages ou cette détérioration dépassent les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessitent la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément ;
– la structure secondaire, lorsque ces dommages ou cette détérioration ont mis ou auraient pu mettre en danger l'aéronef.

D. – *Services de la navigation aérienne, aérodromes, installations et services au sol*

1. Transmission, réception ou interprétation incorrectes de messages de radiotéléphonie entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

2. Encombrement de l'aire de mouvement d'un aérodrome par un aéronef, un véhicule, des animaux ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.

3. Ecart significatif entre la masse ou le centrage réel de l'aéronef et les valeurs du devis de masse et centrage fourni à l'équipage ou pris en compte par lui.

4. Chargement ou arrimage incorrect des bagages ou de la cargaison susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d'empêcher une évacuation d'urgence.

5. Fourniture d'informations largement incorrectes, inadéquates ou trompeuses de toute source au sol, par exemple dans le cadre du contrôle de la navigation aérienne, des services météorologiques, dans les bases de données de navigation, cartes, manuels, etc.

ANNEXE 2

INCIDENTS D'AVIATION CIVILE CONCERNANT UN AÉRONEF QUI N'EST PAS INSCRIT SUR LA LISTE DE FLOTTE D'UN EXPLOITANT TITULAIRE D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN ET QUI N'EST PAS ÉQUIPÉ D'UN TURBOMOTEUR

Une quasi-collision ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse.

Un impact avec le sol sans perte de contrôle (CFIT) évité de justesse.

Un décollage interrompu sur une piste fermée ou occupée, ou un décollage à partir d'une telle piste avec une très faible marge par rapport aux obstacles.

Un atterrissage ou une tentative d'atterrissage sur une piste fermée ou occupée.

Une forte détérioration par rapport aux performances prévues lors du décollage ou de la montée initiale.

Tout incendie ou toute fumée dans la cabine de passagers, ou dans les compartiments de fret, ou un incendie de moteur, même si l'incendie est éteint en utilisant des agents extincteurs.

Tout événement qui a exigé l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.

Une défaillance structurelle de l'aéronef ou une désintégration de moteur qui n'est pas classée comme un accident.

Des pannes multiples d'un ou de plusieurs systèmes de bord qui gênent fortement la conduite de l'aéronef.

Tout cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en vol.

Toute situation relative au carburant qui exigerait du pilote qu'il déclare une urgence.

Des incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.

Des pannes de systèmes, des phénomènes météorologiques, une évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou d'autres occurrences qui pourraient avoir rendu difficile le contrôle de l'aéronef. Toute perte de contrôle, quelle qu'en soit la cause.

Une panne de plus d'un système dans un système de redondance qui est obligatoire pour le guidage des vols et la navigation.

Arrêté du 11 avril 2003 fixant les modalités d'organisation du scrutin préalable au renouvellement partiel des membres du conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale

NOR : *EQUT0300660A*

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu le décret n° 84-365 du 14 mai 1984 modifié relatif à la Chambre nationale de la batellerie artisanale, et notamment ses articles 6, 7, 8 et 9 ;

Vu les résultats des élections des membres du conseil de la Chambre nationale de la batellerie artisanale proclamés les 29 juillet 1997 et 27 juillet 2000,

Arrête :

Art. 1er. – Le renouvellement partiel des membres du conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale portera :

a) Sur les onze sièges à renouveler, conformément à l'article 6 du décret du 14 mai 1984 susvisé, à raison de deux sièges dans le collège des exploitants de bateaux de plus de 500 tonnes de port en lourd et de neuf dans celui des autres exploitants ;

b) Sur le siège devenu vacant en cours de mandat dans le collège des exploitants de bateaux d'un port en lourd de moins de 500 tonnes, le membre élu à ce titre ne demeurant en fonction que jusqu'à l'expiration de la durée du mandat confié à son prédécesseur, soit le 31 juillet 2006 ;

c) Sur le siège réservé au représentant des compagnons bateliers salariés.

Il se fera au vu des résultats d'un scrutin dont les modalités d'organisation sont fixées par le présent arrêté.

Art. 2. – Seuls peuvent participer à l'élection les patrons bateliers ainsi que les compagnons bateliers, salariés ou non, inscrits avant le 2 avril 2003 au registre des patrons et compagnons bateliers tenu par la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

Un exemplaire de ce registre, valant liste électorale, peut être consulté à compter du 7 avril 2003 dans les locaux de ladite chambre.

Art. 3. – Les candidatures devront être adressées par écrit, au plus tard le 2 mai 2003, à minuit (le cachet de la poste faisant foi), au président du conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

Celui-ci ne retiendra que les candidatures conformes aux dispositions prévues par l'article 7 du décret du 14 mai 1984 susvisé. Les candidats devront également être à jour de leurs cotisations au titre de la taxe CNBA. Le président notifiera et motivera sans délai aux intéressés les rejets éventuels.

Art. 4. – Les listes de candidats, établies par ordre alphabétique, seront au nombre de trois : la première regroupera les patrons et compagnons bateliers non salariés exploitant un ou plusieurs bateaux de plus de 500 tonnes de port en lourd ; la deuxième, les patrons et compagnons bateliers non salariés autres que ceux exploitant un ou plusieurs bateaux de plus de 500 tonnes de port en lourd ; la troisième, les compagnons bateliers salariés.

Ces listes feront, dès le 15 mai 2003, l'objet d'un affichage dans les locaux de la Chambre nationale de la batellerie artisanale ainsi qu'aux écluses de contrôle dont la liste a été arrêtée par Voies navigables de France en son conseil du 14 décembre 1999.

Art. 5. – La campagne électorale s'ouvrira le 15 mai 2003, à 0 heure, et prendra fin le 31 mai 2003, à minuit.

Art. 6. – Au plus tard le 15 mai 2003, le président du conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale fera parvenir le matériel de vote (bulletins, une enveloppe vierge, une enveloppe de réexpédition comportant un cadre d'identification du votant, une notice explicative) à chacun des électeurs inscrits au registre des patrons et compagnons bateliers.

Art. 7. – Les élections auront lieu, par correspondance uniquement, du 1er juin 2003 au 30 juin 2003, à minuit (le cachet de la poste faisant foi).

A cet effet, le président de la Chambre nationale de la batellerie artisanale désignera un huissier de justice chargé du contrôle des élections et auquel sera adressée l'enveloppe de réexpédition précitée.

Art. 8. – Les électeurs voteront comme suit :

a) S'ils sont patrons ou compagnons bateliers non salariés, ils s'exprimeront par deux bulletins de vote constitués l'un de la pre-